

El mail-coach d'Eusebio Bertrand i Serra en la Barcelona dels felços vint

Josep Capsir i Maíz, Conservador de la Col·lecció d'Arts Decoratives del Museu del Disseny de Barcelona. jcapsir@bcn.cat

La inauguració de l'Hipòdrom de Can Tunis el 1883 anuncia l'arribada del mail-coach a Barcelona, on assistir a les curses de cavalls en tan espectacular carruatge es convertí en tot un signe de distinció social. A través d'aquest article voldríem donar a conèixer el mail-coach d'Eusebio Bertrand i Serra, industrial tèxtil i apassionat sportsman. El vehicle va ser construït a Londres per la casa Holland & Holland, i avui dia forma part dels fons patrimonials del Museu del Disseny de Barcelona.

Paraules clau: Bertrand, carruatge, mail-coach, park-drag, Holland & Holland.

Data recepció: 29-4-2014

Data acceptació: 29-9-2014

Eusebio Bertrand i Serra's mail-coach in the Barcelona of the roaring twenties

The inauguration of the Can Tunis hippodrome in 1883 marked the arrival of the mail-coach to Barcelona, where attending horse races in such a spectacular carriage became an unmistakeable sign of social distinction. The aim of this article is to make Eusebio Bertrand i Serra's mail-coach known to the people. Bertrand i Serra was a textile industrialist and passionate sportsman. His vehicle was built in London by Holland & Holland and today it is part of the heritage holdings of Barcelona's Museu del Disseny.

Key words: Bertrand, carriage, mail-coach, park-drag, Holland & Holland.

Receipt date: 29-4-2014

Acceptance date: 29-9-2014



Ningú com Josep Cusachs va saber captar en els seus llenços el protagonisme que el mail-coach tingué en la despreocupada vida de la burgesia barcelonina en el tombant de segle XIX al XX. Ho evidencien aquestes pintures que porten com a títol "Menjar campestre" i "Retorn de les curses de cavalls".

L'arribada del mail-coach a Barcelona

El mail-coach és un model de carruatge, aportació genuïna anglesa, a la història dels vehicles de tracció animal, que en la seva versió més arcaica trobem ja al darrer quart del segle XVIII per a donar resposta a la necessitat d'organitzar el transport dels efectes postals a Anglaterra. D'acord amb la normativa que regulava el seu ús, a part del transport de correus el mail-coach permetia alhora el transport de persones, circumstància que convertí el vehicle de fet en una diligència.

L'època d'esplendor del mail-coach caldria situar-la en el primer quart del segle XIX, quan Anglaterra disposava ja d'una atapeïda xarxa de vehicles que donaven servei regular a una part important del seu territori. Aquesta hegemonia del mail-coach s'anà esvaint lentament a partir de 1825 amb la progressiva implantació del ferrocarril. El mail-coach però viurà un segon moment d'esplendor a partir del darrer quart del segle XIX quan les classes benestants de les principals capitals europees descobriren que aquest vehicle s'adaptava a la perfecció a les seves necessitats de lleure, com assistir a les curses de cavalls o bé fer sortides al camp.

Els vehicles que es construïran ara, seguiran fidelment el model original en la seva versió més genuïna, fins i tot conservant, en algunes



ocasions, els colors negre i escarlata que els van caracteritzar en el seu dia. Tal seria el cas del mail-coach de l'industrial Francesc Sert i Badia, comte de Sert, fabricat per la casa Mülbacher, a París, exhibit actualment al Museu Romàntic de Sitges¹.

El novel·lista Narcís Oller situa l'arribada del mail-coach a Barcelona, en la seva novel·la *La febre d'or*, en l'escenari de la inauguració de l'Hipòdrom de Can Tunis, construït als peus de Montjuïc, que tingué lloc la tardor de 1883². L'afirmació de l'escriptor no deu allunyar-se gaire de la realitat. Gràcies a la premsa de l'època, sabem que en la primavera de 1885, al recinte de l'Hipòdrom de Can Tunis en plena temporada de curses de cavalls, es trobaven aparcats "más de cien ca-

rruajes de diferentes clases, muchos de los cuales ostentaban magnífico atalaje, en particular algunos *mail-coachs*"³.

Un dels fets més característics a l'entorn de les curses de cavalls, que s'acostumaven a celebrar a l'Hipòdrom de Can Tunis, en la primavera i la tardor, tenia lloc en finalitzar l'esdeveniment esportiu, que constituïa alhora un gran esdeveniment social. Es tracta de la desfilada de carruatges, que s'iniciava generalment a la carretera de la Mare de Déu del Port, i continuava per la Gran Via de les Corts Catalanes fins arribar al Passeig de Gràcia. En aquell context, en el qual els assistents a les curses de cavalls vestien per a l'ocasió les seves millors galles, l'espectacular mail-coach constituïa la plataforma i la tribuna més

A la pàgina exterior, el mail-coach d'Eusebio Bertrand i Serra exhibeix encara avui l'espectacular elegància del seu antic esplendor. 2014. La Fotografia.



A dalt, el mail-coach d'Eusebio Bertrand i Serra arribant a la parròquia de la Bonanova on se celebrava el bateig de Maria Rosa Mata i Coll, neboda de l'industrial. 1922. Centre de Documentació del Museu del Disseny de Barcelona.

Abaix, l'arribada d'Eusebio Bertrand i Serra al Reial Polo Jockey Club per a participar al concurs d'enganxes generà una gran expectació entre el públic assistent. 1925. Centre de Documentació del Museu del Disseny de Barcelona

adient per a veure i deixar-se veure, privilegi del qual només comptades famílies barcelonines podien disposar, entre elles els Samà, els Sert, els Macaya o els Bertrand.

El mail coach d'Eusebio Bertrand protagonista dels feliços vint

Eusebio Bertrand i Serra (Barcelona, 1877-1945) fou un destacat empresari del món tèxtil. En 1904 contragué núpcies amb Maria de las Mercedes Mata i Julià (1886-1918) de qui tingué set fills: Manuel, Mercedes, Juan, Eusebio, José Antonio, Inés i Flora. Vinculat a la Lliga Regionalista des de el seu moment fundacional, fou elegit diputat a Corts en representació del districte de Puigcerdà de forma ininterrompuda de 1907 a 1923⁴.

Al fabricant, en la segona dècada del segle XX, no era difícil veure'l conduint un espectacular mail-coach, de la seva propietat, tirat per quatre cavalls. Tenim notícia que el 1922 exercí de padri en el bateig de la seva neboda Maria Rosa Mata i Coll. L'oncle arribà a l'església de la Bonanova, prop d'on vivia, i on es celebrà l'acte litúrgic, en el mail-coach, acompanyat pels seus fills. Eusebio Bertrand i Serra fou també un gran entusiasta de les curses de cavalls on els exemplars de la seva quadra participaren en nombroses ocasions amb notable èxit. Amant de les tradicions, en la diada de Sant Antoni Abad, patró dels animals, acostumava a assistir, en aquells anys, com recull la premsa de l'època, conduint el seu mail-coach a l'acte de benedicció dels cavalls al

Reial Polo Jockey Club, aixecat en uns terrenys de Can Ràbia, en la carretera de Sarrià⁵. L'industrial era també un gran aficionat als concursos d'enganxes que tingueren lloc en aquell mateix escenari esportiu, més cèntric i amb instal·lacions més modernes, que l'antic Hipòdrom de Can Tunis organitzats per la societat hípica Barcelona-Turf. En el certamen que es celebrà els diumenges 6 i 13 d'abril de 1924, Eusebio Bertrand i Serra participà en la darrera jornada en la classe corresponent a quatre o més cavalls en la categoria de carruatges de propietat particular. D'acord amb la crònica d'aquell temps: "el jurado vióse imposibilitado de conceder un solo primer premio entre los dos enganches inscritos; uno el «mail-coach» de don

Eusebio Bertrand, enganchado con sus cuatro soberbios «hackneys», guarniciones de la casa Hermes, de París, conjunto riquísimo, admirable que hizo estallar grandes aplausos, no sólo por la presentación sino también por la maestría insuperable de su dueño en la conducción de los caballos; el otro carruaje inscrito era el «breack-pitter» de don Antonio Piera⁶ con un gran tiro de cinco caballos españoles de pura raza⁷". El jurat acordà per unanimitat atorgar una copa a cadascun dels dos concursants en aquesta categoria que els acreditava com a guanyadors del primer premi. El diumenge 18 de maig de 1924 tingueren lloc a l'Hipòdrom de Can Tunis unes curses de cavalls que en aquella ocasió i de forma excepcional comptaren amb la presència del

Rei Alfons XIII i de la seva esposa la Reina Victòria Eugènia. Tot seguit la premsa assenyalava que: "entre el gran número de carruajes que concurren ayer al Hipódromo, fueron de notar la mayoría de los premiados en el Concurso de Enganches, últimamente celebrado llamando la atención entre ellos, el mail-coach de don Eusebio Bertrand⁸". La primavera de 1925 la societat hípica Barcelona-Turf tornà a organitzar una nova edició del concurs d'enganxes al Reial Polo Hockey Club, que tingué lloc els diumenges 12, 19 i 26 d'abril. En la darrera jornada participà Eusebio Bertrand i Serra, amb el seu mail-coach, a l'igual que l'any anterior, en la classe corresponent a quatre o més cavalls, en la categoria de carruatges de propietat particular, aconseguint,



El mail-coach va ser construït a Londres, per la casa Holland & Holland entre 1890 i 1900. Dimensions màximes: 246x199x376 cm. 2014. La Fotogràfica

Els fanals que flanqueixen la caixa del carruatge són elements molt significatius del mail-coach, que en el seu cas facilitaven la conducció nocturna del vehicle. 2014. La Fotogràfica.



d’acord amb el criteri del jurat, la copa que l’acreditava com a guanyador del primer premi. Val a dir que només sis anys després caiguda ja la monarquia alfonsina, el periodista Enrique Sostres donava títol a una de les seves cròniques *El Ocaso de los Enganches Barceloneses*⁹, on posava de manifest que l’automòbil havia ja desbancat al cavall i el carruatge com a mitjà de transport habitual en els carrers de la ciutat. Gràcies a aquest relat hem pogut saber que a principis de la dècada dels trenta del segle passat, Francisco Carmona, que havia estat en el seu dia cotxer d’Eusebio Bertrand i Serra, es guanyava ara la vida com a taxista, conduint un vehicle a motor.

Descripció i característiques

La versió més genuïna del mail-coach, és aquella que trobem al llarg de la primera meitat del segle XIX a Anglaterra efectuant el transport postal. El model de carruatge que es construeix al darrer quart del segle XIX, seguint la pauta d’aquell llegendari vehicle, rebrà sovint arreu d’Europa l’apel·latiu de park-drag, no així a Barcelona on conservarà en tot moment la denominació originària de mail-coach.

El mail-coach d’Eusebio Bertrand i Serra va ser construït per la prestigiosa firma anglesa, amb seu a Londres, Holland & Holland, tal i com indica la inscripció gravada en els botons de les quatre rodes del vehicle, possiblement entre 1890 i 1900. Al Museo Civico de Piacenza s’exhibeix un exemplar, de la mateixa firma, molt similar al de l’industrial barceloní, però més antic¹⁰.

La caixa del vehicle, de fusta policromada en negre, groc i vermelló és de forma cúbica. A l’interior s’accedeix mitjançant una portella central, a banda i banda, a través d’un pujador plegable. Aquesta exhibeix una inscripció pintada amb el monograma d’Eusebio Bertrand i Serra en tant que propietari del carruatge. Va proveïda de la corresponent finestra que a la part interna amaga un mirall, que fa les funcions de tocador i era de gran utilitat per a les dames que viatjaven en tan espectacular i luxós vehicle. L’interior



es troba entapissat amb un teixit capitonat blau marí i exhibeix dues rengleres de seients enfrontats, amb capacitat per a quatre persones. Els usuaris del mail-coach en aquesta època viatjaven exclusivament a l’exterior del vehicle i l’interior, tal com delata la nodrida presència de penjadors en el cas que ens ocupa, s’utilitzava sovint de guarda-roba. En la versió genuïna del mail-coach com a vehicle d’ús públic, aquest espai interior de la caixa era ocupat pels viatgers més privilegiats. Flanquejant la caixa hi ha els cofres. Un a la part del davant i l’altra a la part posterior. De forma cúbica, s’obren frontalment mitjançant una porta abatible. En el cofre del davant es col·loquen accessoris propis del carruatge, com ara l’estringuet, una llarga cadena a l’extrem de la qual penja una peça de ferro que, si és necessari, pot utilitzar-se com a fre complementari del vehicle col·locant-se com a falca a una de

rodes del darrera. En el mail-coach de l’industrial, el cofre posterior a l’obrir-se disposa d’un mecanisme que permet fixar la porta abatible que d’aquesta manera es converteix en una taula. L’interior d’aquest cofre exhibeix un calaix de fusta amb una sèrie de compartiments apropiats per la cristalleria i la coberteria. També amaga dues caixes de fusta folrades interiorment de metall on es conservaven amb gel les ampolles, especialment les de *champagne*. En la versió genuïna del mail-coach, aquest cofre posterior, contenia exclusivament els efectes postals als quals s’accedia mitjançant una porta ubicada, a la part superior, on viatjava el guarda que tenia la tasca de custodiar-lo. En quan als seients ubicats a l’exterior del vehicle, en primer lloc hem de parlar del pescant, que es troba situat damunt del cofre de la part de davant, des d’on, el mateix propietari feia la conducció,

De la filera de seients, d’estructura de ferro, que descansa sobre el cofre de la part posterior del carruatge, pengen dos balancins de recanvi. Aquests es troben presents en el tir de quatre cavalls a tronc amb els quals s’acostuma a fer l’enganxe del mail-coach. 2014. La Fotogràfica

i on podia viatjar alhora un acompanyant¹¹. A continuació, i damunt de la caixa, se situa una renglera de seients amb capacitat per a tres persones. Al costat oposat de la caixa se situa una altra renglera de seients on podien viatjar altres tres ocupants. Damunt del cofre posterior, on en la versió més genuïna del mail-coach viatjava en un seient individual amb estructura de ferro el guarda que custodiava el correu, ara trobem una renglera de seients de dues places que utilitzava sovint el personal de servei, convenientment uniformat. Tots aquests seients es troben entapissats amb un teixit blau marí idèntic al que trobem a l’interior de la caixa. Per facilitar l’accés als seients exteriors, els cofres exhibeixen a banda i banda dos estreps de ferro situats de forma esglaonada. Tot i això les dames acostumaven a accedir a aquests seients mitjançant una escala plegadissa que el carruatge porta amagada a la part posterior i que el personal de servei s’ocupava de col·locar en el moment de pujar i baixar del vehicle. Com a elements complementaris la caixa exhibeix a banda i banda un fanal original de la casa Holland & Holland d’acord amb una inscripció que així ho indica. També duu un cistell que s’acostumava a utilitzar per a desmar les ombrel·les que les dames utilitzaven durant el passeig en mail-coach, en els dies assolats. El bastidor, de fusta pintada en escaleta i filetejada en negre, està format per dos eixos a l’extrem del qual es troben les rodes, les del darrera de major diàmetre. El



nexe d’unió d’aquests és una lleugera vara a la part central. Sobre l’eix davanter descansa la giratòria, mecanisme de forma circular que possibilita el gir del carruatge, tot i que en aquest cas, de forma limitada, contràriament amb el que passa amb altres models de carruatges. La suspensió s’efectua mitjançant vuit ballestes de làmines d’acer superposades lleugerament arquejades, quatre a la part del davant i quatre a la part posterior¹². Eusebio Bertrand i Serra, al marge del mail coach, tenia a la seva cotxera, un cupè, un tonneau, un pit-

ter, un dog-cart, un cotxe anglès i un cotxe americà¹³. S’ha de significar que alguns d’aquests carruatges, a l’igual que el mail-coach havien participat en els cèlebres concursos d’enganxes que tingueren lloc al Reial Polo Hockey Club la primavera de 1924 i 1925. Tots ells van ser lliurats a l’Ajuntament de Barcelona el 1973, en concepte de donació, pels Fills d’Eusebio Bertrand i Serra¹⁴. Integrats posteriorment als fons patrimonials del Museu de les Arts Decoratives, avui dia formen part de la col·lecció de carruatges del Museu del Disseny de Barcelona.

L’interior del cofre de la part posterior del carruatge, amaga un calaix i dues caixes de fusta amb delicats tiradors de metall daurat, acondicionats per al transport de cristalleria, coberteria, així com d’ampolles de *champagne* en fresc. 2014. La Fotogràfica.

NOTES

1. El mail-coach del comte de Sert va ser fabricat entre 1880 i 1890. Veure CAPSIR i MAÍZ, Josep. “Mail-coach, per Mülbacher”. En: La peça del mes, Sitges, Museu Romàntic, desembre 2003.
2. OLLER, Narcís. *La febre d’or* [Vol. 1]. Barcelona, Edicions 62 i “la Caixa”, 1980, p. 217. ISBN. 84-297-1670-X
3. DIARIO DE BARCELONA, núm. 138, 18-5-1885, p. 608. ISSN. 2254-5050.
4. Per conèixer la biografia d’Eusebio Bertrand i Serra recomanem la lectura d’ALIBERCH, Ramon. *Eusebio Bertrand Serra: Capità de Indústria, Economista, Polític, Deportista*. Barcelona, Artes Gráficas Juan Sabadell, 1952.
5. Veure “La Festa de Sant Antoni al Reial Polo Club”. En: D’ACÍ D’ALLÀ, núm 50, febrer 1922, p. 123. ISSN. 0214-770X.
6. Antonio Piera Jané era el gerent de Fomento de Obras y Construcciones, S.A. empresa dedicada a la construcció, utilitzant sovint per al transport de materials, voluminosos carros de càrrega. En aquella època tenia l’adjudicació, per part de l’Ajuntament de Barcelona del contracte del servei de neteja dels carrers, circumstància per la qual l’empresa es dotà d’uns peculiars carros de recollida de la brossa. Actualment aquests carros, així com diversos carruatges de passeig, entre els quals creiem identificar l’exemplar citat pel cronista, es conserven al Museu de Carruatges de Fomento de Construcciones y Contratas, S.A. de la capital catalana.

7. Veure “El concurso de enganches”. En: HIPICA, Año III, núm. 19, abril 1924, p. 4 .
8. Veure “Los Reyes en Barcelona”. En: LA VANGUARDIA, 20-5-1924, p.8. ISSN. 1133-4835.
9. SOSTRES, Enrique. “El Ocaso de los Enganches Barceloneses” En: LA VANGUARDIA, 28-8-1931, p.8. ISSN. 1133-4835.
10. Veure PRONTI, Stefano. *LE CARROZZE. Storia e immagini riviste attraverso la collezione civica piacentina*. Piacenza, Edizioni Museo Civico, 1985, p. 116-117.
11. El mail-coach és un model de carruatge de gran luxe, en la seva època i que normalment era conduït pel propietari del vehicle. En alguns casos, però, i en la seva absència, podia ser guiat per un cotxer, convenientment uniformat. En el cas que ens ocupa, i a la mà dreta del conductor, el vehicle exhibeix una palanca que tenia com a funció accionar el fre, quan aquest es trobava estacionat.
12. Per ampliar coneixements sobre el mail-coach veure LIBOUREL, Jean-Louis. *Voitures hippomobiles*. París, Éditions du patrimoine, 2005, p. 74-77. ISBN. 2-85822-798-5.
13. Hem respectat la denominació amb la qual Eusebio Bertrand i Serra, així com la premsa de l’època, identificaven aquests carruatges.
14. Veure COL·LECCIONS BERTRAND ALS MUSEUS DE BARCELONA. Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1985, p. 293. ISBN. 84-7609-066-8.